VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 199)
z dnia 23 października 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 199)

23 października 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– wniosek prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym,

– wniosek prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu i **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski**, **Mariusz Przerwa**, **Wojciech Paluch** i **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. W drugim punkcie mamy rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Pozwolę sobie w imieniu prezydium krótko uzasadnić obydwa wnioski.

Otóż, głównym celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie do krajowego systemu prawnego rozwiązań umożliwiających, po pierwsze, finansowanie działalności zarządcy infrastruktury kolejowej na nowych zasadach, niezbędnych do właściwego wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C512/10 – oczekiwane wdrożenie przed 1 stycznia 2014. Najkrócej rzecz ujmując, państwo już wiecie, ponieważ chodzi o kwalifikowanie kosztów. Sprowadza się to do tego, że koszt dostępu do infrastruktury kolejowej zostanie obniżony w następstwie tych regulacji o ok. 20%. Po drugie, jest to usunięcie luki w prawie polegającej na braku regulacji sytuacji, kiedy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówi zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek dostępu – oczekiwane wdrożenie przed 15 grudnia 2013 r. Chodzi o to, że powinniśmy wprowadzić przepisy przejściowe. Po trzecie, mamy wyeliminowanie z systemu prawnego regulacji, które powodują generowanie po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej nieuzasadnionych strat finansowych związanych z tym, że Skarb Państwa będzie wykupywał od PKP PLK. W gruncie rzeczy docelowo PKP PLK będzie wyłączona z grupy PKP S.A. To są zasadnicze cele. Rekomenduję to w imieniu prezydium Komisji, bowiem odbyliśmy dyskusję w tej sprawie. Proszę o podjęcie uchwały w tej sprawie. Proponuję, aby Komisję reprezentowała przed panią Marszałek Sejmu pani poseł Elżbieta Pierzchała. Tyle z mojej strony. Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Pan przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Dostosowanie naszych przepisów do wyroku trybunału jest obowiązkiem. Tutaj nie ma co o tym dyskutować. Natomiast co do sposobu podjęcia i faktu, że mamy to przeprowadzić tą ustawą, to chciałem powiedzieć, że art. 2 tej ustawy tego nie dotyczy. Nie ma nic do umożliwienia czy przeniesienia kosztów itd. Dotyczy uchylenia art. 3c w ustawie o Funduszu Kolejowym, czyli zniesienia 500.000 tys. zł rocznie na wykup akcji przez Skarb Państwa od PKP S.A. Ta formuła była przedstawiana i rekomendowana przez ministerstwo jako sposób na to, aby wreszcie doprowadzić do oddłużenia PKP S.A. i żeby ta jednostka mogła żyć nie tylko tym tematem. To przyjęliśmy swego czasu na wniosek resortu.

Jeżeli mówimy w tym momencie o skreśleniu tego artykułu, odnosząc się do formuły zlikwidowania oddłużenia, to nic nie mówi się w uzasadnieniu o zastępstwie. Czyli znów sprawa zawisa w powietrzu. W związku z tym po kalkulacji, którą przeprowadziłem wczoraj przy pomocy Internetu wynika, że w tym roku dochody PKP S.A., biorąc pod uwagę Polskie Koleje Linowe, prywatyzację 50% akcji PKP Cargo, wynoszą blisko 2 mld zł zł. Z 4 mld zostaną spłacone 2 mld i pozostaną jeszcze 2 mld zł. Dlatego też jestem gotów się pod tym podpisać, jeżeli zmienimy to w art. 4.

Chciałbym podkreślić, że na wniosek ministerstwa Komisja wczoraj zatwierdziła te 500 mln zł na oddłużenie PKP S.A. w przygotowanym budżecie Funduszu Kolejowego. Wczoraj przedstawiony przez ministerstwo projekt budżetu Funduszu Kolejowego zakładał, że w 2014 r. te pieniądze będą przeznaczone na wykup akcji i pośrednio na oddłużenie. Był to załącznik, który państwo przedstawiliście do budżetu, który Komisja wczoraj przyjęła. Wniosek z tego, że nastąpiła jakaś pomyłka. Jeżeli mówimy, że ta ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r., to znaczy, że likwiduje taką możliwość w funduszu w 2014 r. Byłoby to sprzeczne z tym, co państwo przedstawiliście w uzasadnieniu do projektu budżetu na przyszły rok. Tak zostało to przyjęte w projekcie budżetu Funduszu Kolejowego. Patrząc na możliwości, to wynika, że ze sprzedaży nieruchomości w ciągu najbliższych trzech lat, maksymalnie do czterech, PKP S.A. jest w stanie spłacić 1 mld zł. Poza tym 1 mld zł to będą pozostałe nieruchomości, które nie mają żadnej atrakcyjności rynkowej. Z tego tytułu mogą co najwyżej wspomagać przez pewien okres tak rozbudowaną strukturę, która jest obecnie w PKP S.A. Mogę zgodzić się, że art. 2 wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. W art. 4 należałoby zmienić, że wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. Wtedy ta ustawa jest w miarę spójna i da możliwość spełnienia zadania, które zaakceptowaliśmy jako Komisja, czyli oddłużenia PKP S.A. Druga rzecz, zaspokoi to też inne oczekiwania. Taki jest mój formalny wniosek wprowadzenia zmiany w inicjatywie, którą Komisja zgłasza.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Witam panów ministrów. Proszę bardzo pana ministra Andrzeja Massela i pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo cieszę się, że odbywa się taka dyskusja. Może parę słów, jaki jest podstawowy cel małej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Chodzi o jak najszybsze wdrożenie wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego sposobu wyznaczania stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Chcemy wdrożyć ten wyrok jak najszybciej, żeby uniknąć możliwych, negatywnych konsekwencji zarówno dla zarządcy, jak i przewoźników kolejowych. Generalnie wyrok jest korzystny dla sektora kolejowego, bo prowadzi do obniżenia poziomu stawek opłat za dostęp do infrastruktury. Chcemy to obniżenie zrealizować już od wejścia w życie rozkładu jazdy 2013–2014, czyli od 15 grudnia. To jest nasz priorytet. Żeby to zrobić konieczne jest zapewnienie źródeł finansowania tego obniżenia. Wiemy, że istnieją określone uwarunkowania budżetowe. W tej sytuacji zaproponujemy takie rozwiązanie. PKP S.A., o które troszczy się, i słusznie, pan przewodniczący Tchórzewski, daje sobie radę z obsługą zobowiązań, m.in. dzięki zwiększonemu wysiłkowi w zakresie sprzedaży nieruchomości kolejowych, ale również w zakresie prywatyzacji. Dzisiaj stało się coś bardzo

ważnego, bo dowiedzieliśmy się na jakim poziomie ustalono cenę akcji PKP Cargo. Jest to bardzo dobry sygnał. W związku z tym możemy skoncentrować się na czymś, co jest ważniejsze, żeby nasza infrastruktura kolejowa mogła otrzymać zwiększone finansowanie, a przewoźnicy ulgę w niższych opłatach. Stąd zapis o 500.000 tys. zł, które trafiały w poprzednich latach z Funduszu Kolejowego na spłatę zadłużenia jest, moim zdaniem, zły i znika, bo przeznaczamy te wydatki na rozwój infrastruktury, poprawę jej stanu technicznego. Równocześnie oferujemy przewoźnikom niższe stawki. Uważam, że jest to korzystne.

Słusznie zwrócił pan uwagę, że w ustawie budżetowej jest zapisane jeszcze coś innego. Jest to bardzo prosta sprawa, bo nie można było tego zapisać inaczej, jeżeli ustawa o transporcie obowiązuje w takiej postaci, w jakiej obowiązuje. Musieliśmy to zapisać. Natomiast konsekwencją będą zmiany m.in. w planie rzeczowo-finansowym Funduszu Kolejowego na przyszły rok. Cel jest taki, że z Funduszu Kolejowego te 500.000 tys. zł trafi bezpośrednio do zarządcy infrastruktury kolejowej. Dodatkowe 400.000 tys. zł trafi do zarządcy z budżetu, co umożliwi efektywną obniżkę stawki, jak zostało to zapowiedziane, średnio o ok. 20%. Oczywiście niektórzy przewoźnicy skorzystają na tym bardziej, inni mniej. Generalnie zmiana wydaje się bardzo korzystna dla rynku kolejowego. Stąd bardzo prosimy o pozytywne przyjęcie tej propozycji ustawowej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Elżbieta Pierzchała, bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Panie przewodniczący, chciałam tylko dopowiedzieć do tego, co powiedział pan minister, że tak naprawdę wszystkim nam zależy, aby docelowo PKP PLK było wyłączone z grupy PKP S.A. To jest pierwszy krok. Do tej pory podnoszenie stawek dostępu było wykorzystywane na remont infrastruktury, a przecież mamy Fundusz Kolejowy, który był wykorzystywany do różnych konstrukcji finansowych – oddłużenia, wykupywania i przenoszenia. Myślę, że w tej chwili jest to zdrowa i pożądana sytuacja. Bardzo proszę Komisję o przyjęcie tych propozycji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, bardzo proszę. Na tym etapie chcę powiedzieć, że jest to propozycja inicjatywy komisyjnej, żebyśmy skierowali ten projekt do laski marszałkowskiej i żeby pani marszałek nadała bieg, jeżeli chodzi o procedurę legislacyjną. W związku z tym będziemy mieć naprawdę dużo czasu do dyskutowania, bo nie chciałbym teraz wszczynać tej dyskusji, ale bardzo proszę pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Przy dyskusji na temat budżetu pan minister nie wspomniał nawet o takiej potrzebie, stwierdzając, że dzięki podwyżce finansowania z budżetu będzie możliwe wykonanie wyroku. To była prawdziwa nieszczerość w tym momencie. Podtrzymuję formalny wniosek o naszą inicjatywę, że podpisujemy się pod inicjatywą, która spełni te wszystkie warunki, z jedną uwagą, że w art. 4 – art. 2 wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. Dlatego, panie ministrze, że z zasadniczego punktu widzenia i różnych ustaleń nie zgadzam się, mówię to w imieniu naszego klubu, na to, żeby pozostałe 2 mld zł zostały spłacone z prywatyzacji drugiej transzy PKP Cargo. Z punktu widzenia strategicznych interesów państwa, odpowiedzialności za obronność kraju i wielu innych rzeczy, kontrola państwa nad Cargo musi pozostać. W takiej sytuacji to państwa działanie wskazuje wyraźnie, że druga transza zostanie spłacona z pozostałych akcji PKP Cargo. Zresztą przed wyborami ministerstwo wskazywało na taki zamiar. Wtedy strategicznie się z niego wycofało. Teraz wydaje się, że jest to chwilowe, biorąc pod uwagę upartość pana ministra przy tym stwierdzeniu. Było to chwilowe i taktyczne posunięcie, że została jedna akcja więcej i że następnym etapem jest zamiar prywatyzacji PKP Cargo. Niech pan minister potwierdzi, że rząd do końca kadencji nie ma zamiaru sprzedaży ani jednej akcji więcej, że nie nastąpi prywatyzacja PKP Cargo. Proszę o deklarację, że wycofuje się pan z tego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy pan minister? Przepraszam, pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy według wiedzy pana ministra, aspekt nowelizacji, o której mówił pan przewodniczący Tchórzewski i pan minister w zakresie wykonania wyroku trybunału z 30 maja br. był elementem branym pod uwagę w zakresie wyceny akcji PKP Cargo?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Jeśli chodzi o pierwsze pytanie, które dotyczyło deklaracji co do przyszłych planów prywatyzacyjnych, to bez wątpienia prywatyzacja spółek kolejowych będzie kontynuowana. To nie jest żadna tajemnica. Wynika to z przyjętej strategii. Tutaj nie mam nic do dodania. Jeżeli chodzi o aspekt wyroku, to może pan poseł powtórzyć pytanie?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy w związku z wdrożeniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 30 maja, co było znaną informacją, czy ta kwestia, mając na uwadze również konieczność dostosowania stanu prawnego do skutków tego orzeczenia, była brana pod uwagę w zakresie wyceny wartości akcji PKP Cargo?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Mogę potwierdzić, że była brana pod uwagę. Przede wszystkim były już znane nowe stawki opłat za dostęp do infrastruktury, które zostały ogłoszone jeszcze we wrześniu. W związku z tym zostało to zdyskontowane przez rynek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, mam pytanie do pana posła Tchórzewskiego. W momencie zaaprobowania pana propozycji odnoszącej się do tego, aby art. 2 dotyczący ustawy o Funduszu Kolejowego (zmierzający do art. 3c) wchodził w życie dopiero 1 stycznia 2016 r., to gwoli przypomnienia pragnąłbym przytoczyć art. 3c ust. 2 ustawy o Funduszu Kolejowym, że w latach 2011–2014… Pana propozycja jest w tej chwili bezprzedmiotowa. Idąc tutaj uzasadnieniem pana ministra, to ma to rację bytu, jeśli ustawa wejdzie przed 31 grudnia 2013 r. Wtedy nie mamy problemu z następnym rokiem. Dlatego też propozycja w tym kształcie niczego w tej chwili nie zmieni, ponieważ te przepisy wyekspirują tak, jak ust. 1 spełnił swoją rolę w 2010 r.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wysoka Komisjo, poddaję pod głosowanie wniosek…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zmieniam swoją propozycję na 1 stycznia 2015 r., bo tam jest do 2014 r.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Panie pośle, patrząc na art. 3c, jeśli ust. 2 byłby zachowany, to tylko i wyłącznie na następny rok, czyli 2014.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czyli wchodzi w życie od 1 stycznia 2015 r.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Już obowiązuje. Proszę przeczytać całe brzmienie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam nadzieję, że wrócimy do tej dyskusji w trakcie procedowania nad projektem ustawy. Zamykam dyskusję. Poddaję pod głosowanie wniosek prezydium Komisji. Kto z państwa posłów jest za wnioskiem, aby Komisja podjęła inicjatywę legislacyjną w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy

o Funduszu Kolejowym? Kto jest za? Proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

16 głosów za, 11 przeciw i nikt nie wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że Komisja podjęła inicjatywę ustawodawczą w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Posłem reprezentującym Komisję w przy tej inicjatywie jest pani poseł Elżbieta Pierzchała. Dziękuję.

Przechodzimy do rozpatrzenia drugiego wniosku. Drugi wniosek dotyczy ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami**.** Wysoka Komisjo, najogólniej rzecz ujmując projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami ma na celu wprowadzenie zmian do przepisów, które po półrocznych doświadczeniach w ich stosowaniu wskazują na potrzebę ich zmian lub doprecyzowania. W pierwszej kolejności chodzi o system informatyczny, z którym mają kłopoty WORD-y, a także o bazę pytań. Dla wszystkich państwa posłów nie ma to wątpliwości, bo rozmawiałem z wieloma z państwa, bo do biur przychodzą i interweniują kandydaci na kierowców, pracownicy ośrodków szkolenia na kierowców, a także WORD-ów. W związku z tym ta inicjatywa jest jak najbardziej oczekiwana. Proszę o jej poparcie. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem dopytać pana ministra, chociaż dzisiaj poświęcił mi trochę czasu. Dziękuję za to. Z uzasadnienia, które jest, mam parę wątpliwości. Mianowicie proszę mi wyjaśnić. Projekt ustawy spowoduje, że minister transportu będzie zatwierdzał ujednoliconą bazę pytań egzaminacyjnych dla wszystkich WORD-ów. Tu jest zapisane, że zatwierdza. Kto to będzie robił? Kto przygotuje tę bazę pytań?

Moje drugie pytanie jest takie. W uzasadnieniu widzę, że realizacja zadania polegającego na przygotowaniu, zatwierdzaniu i utrzymaniu bazy pytań egzaminacyjnych będzie realizowane z funduszu celowego. Czy to jest nowy pomysł, że powstaje fundusz celowy, w wyniku którego, 15% wpłat za egzamin teoretyczny z poszczególnych WORD-ów będzie wpływało do ministerstwa? Minister za te pieniądze przygotuje bazę pytań egzaminacyjnych. Pytam o to w kontekście takim, że w tej chwili WORD-y są w dramatycznej sytuacji, z uwagi na ogromny spadek liczby osób, które w ogóle chcą się szkolić. Już nie mówię o tym, że 1200 szkół prawa jazdy zbankrutuje w najbliższym czasie. Czy to jest nowy podatek, kontrybucja dla WORD-ów po to, żeby minister zrobił bazę pytań egzaminacyjnych do WORD-ów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Kto z państwa chce zabrać głos? Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam trzy uwagi. Pierwsza uwaga, że rząd, co warto odnotować z satysfakcją, ocknął się po paru miesiącach. Nasz klub parlamentarny zwracał na to uwagę niezwłocznie po wejściu w życie tej ustawy i trybie jego wdrażania. Wróciliśmy z dalekiej podróży. Dobrze, że tego rodzaju przepisy, które regulują i uporządkują tę kwestię pojawią się, mam nadzieję, w tym projekcie. Natomiast są z mojej strony dwa pytania. Wobec dokonanych faktów prawnych, które dotyczą tego, iż dzisiaj prawo majątkowe nie jest do części teoretycznej państwowego egzaminu na prawo jazdy własnością ministra, który przepis i w jakim trybie reguluje przeniesienie tych praw majątkowych na poziom rządu? Moja uwaga jest do Prezydium Sejmu, nie wiem, czy dzisiaj do Komisji. Fakt, że w tym zakresie powołujemy nowy fundusz i zmniejszamy część wpływów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, a są to instytucje podległe marszałkom, to wydaje się tutaj potrzebne co najmniej zasięgnięcie opinii Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej przy omawianiu i procedowaniu tej ustawy, bądź też wspólnego procedowania nad tym projektem oraz uzyskania dodatkowych wyjaśnień od Ministerstwa Finansów i przede

wszystkim samych zainteresowanych, jakimi są wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. One też mają własną reprezentację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa jeszcze?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan Tchórzewski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeśli chodzi o ten projekt, to jest pewna znacząca niespójność. Chciałbym usłyszeć w ramach przygotowań resortu, w jakim zakresie było to konsultowane z Urzędem Zamówień Publicznych? Otóż art. 27b daje dyrektorowi wojewódzkiego ośrodka obowiązek przeprowadzenia przetargu na bazie zamówień publicznych wyboru dostawcy systemu teleinformatycznego, z zachowaniem art. 51 ust. 2a. W ust. 2a mówimy, że system teleinformatyczny musi być jednolity. Obecnie jest pewien problem, że nie jest jednolity. Teraz jest taka kwestia, że ustawa o zamówieniach publicznych wyraźnie mówi, że musi być wybrana najlepsza z ofert. Przy przepisie ustawy, że ma być to ten sam system, *de facto* powoduje, że wszyscy pozostali muszą wybrać to, co wybierze pierwszy, a więc tego samego wykonawcę. Z tego tytułu rozumiem tę intencję, ale jest tutaj wyraźna sprzeczność formuły prawnej. W pierwszym przetargu zostanie wybrany system, a potem wszyscy następni zgodnie z tym, niby zachowując ustawę o zamówieniach publicznych, muszą wybrać ten sam system – w efekcie końcowym tego samego wytwórcę systemu. Każdy ma prawa autorskie i nic innego nie można tutaj zrobić. W związku z tym proponuję zmianę, żebyśmy w pkt b w podpunkcie 1, czyli „2a. Część teoretyczna egzaminu na prawo jazdy jest prowadzona z wykorzystaniem jednolitego systemu" – tak jak jest to powiedziane. Końcówka zdania jest na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 2 i po przecinku jest napisane: „którego wyboru dokonuje Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z zachowaniem przepisów ustawy o zamówieniach publicznych i wyboru dostawcy systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 51b". To jest przypisane dyrektorowi wojewódzkiego ośrodka w art. 57. Ten artykuł robi się bezzasadny w tym momencie i upoważniamy pana ministra do wyboru tego systemu, który będzie wyborem na wszystkie ośrodki, czyli będzie wspólnym wyborem ministra. Da to możliwość pełnego, legalnego wprowadzenia zasady dla wszystkich ośrodków. W przypadku tych niespójności wszystko wskazuje na to, że te artykuły będą mogły być zaskarżone. Składam taką propozycję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę, że procedujemy nad propozycją, która dotyczy zmiany ustawy o kierujących pojazdami. Przypomnę państwu, że w czasie procedowania projektu w 2010 i 2011 r., bo ustawa jest z 5 stycznia, wyraźnie podkreślaliśmy jakie będą skutki przyjęcia złych rozwiązań. Ku przestrodze pań i panów posłów dedykuję lekturę biuletynów z posiedzeń Komisji, z debat w Sejmie z drugiego i trzeciego czytania. Jeszcze jedno, o to proszę i wnoszę, abyśmy kolejny raz nie doprowadzili do sytuacji, w której jedna, a najwyżej dwie firmy zmonopolizują cały rynek. O to na pewno w tym przypadku nam nie chodzi. Tak na marginesie, panie przewodniczący, jak mówimy, że została przyjęta zła ustawa i należy ją poprawić, to może by, choć raz słowo przepraszam, bo większość nie miała racji, co prawda w poprzedniej kadencji, ale nie miała racji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, mniej tego pouczającego, moralizatorskiego tonu. Wolałbym, żebyśmy naprawdę więcej rozmawiali merytorycznie. Bardzo proszę, panie ministrze, o odniesie się do tych pytań.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ten projekt idzie we właściwym kierunku. Przepisy, które tutaj są, nie są ostateczne, ponieważ może być to projekt komisyjny. Jeżeli państwo podejmiecie decyzję, że będzie to projekt komisyjny, to dyskusja na temat tego, jak ma to wyglądać, będzie trwać. Tak krótko, z czym mamy problem, bo są głosowania. Mamy problem taki, że, po pierwsze, słusznie podnoszony jest temat dotyczący tego, że skoro egzamin na prawo jazdy jest egzaminem państwowym, więc zachowajmy standardy i stwórzmy sytuację, w której będzie to naprawdę egzamin państwowy. Dlatego też przepis dotyczący konieczności certyfikowania pytań i uznawania ich przez specjalną, niezależną komisją powoływaną przez ministra transportu. Stąd z kolei ten pomysł funduszu, żeby nie było żadnych uwag co do tego, że są to jakiekolwiek wpływy, jest zasadnym i właściwym przepisem. Tworzymy spójne, jednolite, identyczne wymagania w stosunku do wszystkich kandydatów na kierowców w skali całego kraju poprzez certyfikowaną bazę pytań. Pytania może tworzyć każdy. Skoro jest Komisja certyfikująca, to pytania może stworzyć nawet Kowalski i Rynasiewicz. Może to zgłosić do wspólnej bazy. Oczywiście osoby kompetentne podejmą decyzję, czy znajdzie się w bazie pytań uznanych i certyfikowanych. Nie ma tutaj takiej konieczności, aby tworzyć sytuację, że ktoś specjalnie jest powołany do pisania pytań. Mogą być to firmy. Na czym one mogą później zarabiać? Na tym, że jeżeli ich pytania będą certyfikowane, to oni mogą sobie to wydawać i mówić: „naszych pytań zostało certyfikowanych 300, 400. Warto się uczyć z naszego materiału, czy warto go kupić lub zabezpieczyć”. To jest w zasadzie tyle. Nie mamy z tym problemu, już kończę. Uważamy, że WORD-y powstały, jak powstały. Istnieją w tej strukturze. Uważamy, że nasze działania, jeżeli chodzi o doprecyzowania w ustawach powinny dotyczyć jednej kwestii, mianowicie standaryzacji WORD-ów, czyli podnoszenia ich jakości. W tym kierunku będziemy pracować. Nie przewidujemy innych zmian. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zamykam dyskusję. Poddaję pod głosowanie wniosek prezydium Komisji. Kto z państwa posłów jest za podjęciem inicjatywy dotyczącej ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami? Proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

15 posłów za, 11 przeciw i 1 wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że podjęliśmy inicjatywę ustawodawczą dotyczącą ustawy o kierujących pojazdami. Posłem, który będzie reprezentował nas przed panią Marszałek Sejmu jest pan przewodniczący Leszek Aleksandrzak. Dziękuję.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję.